

Auszug

Der Oberbürgermeister



Stadt Köln

Geschäftsführung Verkehrsausschuss

Ansprechpartner/in: Frau Krause

Telefon: (0221) 221-25909

Fax: (0221) 221-24447

E-Mail: angela.krause@stadt-koeln.de

Datum: 02.01.2008

Einladung

zur **29. Sitzung des Verkehrsausschusses** in der Wahlperiode 2004/2009 am Dienstag, dem 15.01.2008, 16:00 Uhr, Rathaus Spanischer Bau, Theo-Burauen-Saal (Raum-Nr. B 121)

Tagesordnung

I. Öffentlicher Teil

...

5. Vorberatungen (Beschlussorgan Rat oder anderer Ausschuss)

- 5.1. Nord-Süd-Stadtbahn (3. Baustufe) von der Schönhauser Straße bis zum Verteilerkreis in Köln-Marienburg
3105/2006 (Ds-Nr. 0010/007)

...

Karsten Möring
(Ausschussvorsitzender)

Ergänzende Stellungnahme zu den Änderungsanträgen der CDU-Fraktion, der SPD-Fraktion, der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, dem gemeinsamen Antrag der FDP-Fraktion und KBB zu der Beschlussvorlage

„Nord-Süd Stadtbahn (3. Baustufe) von der Schönhauser Straße bis zum Verteilerkreis in Köln-Marienburg“

DS-Nr. 0010/007

Bevor zu den Änderungsanträgen Stellungnahmen abgegeben werden, einige allgemeine Anmerkungen:

Mit der von der Verwaltung vorgelegten Beschlussvorlage für die 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn soll eine grundsätzliche Entscheidung für eine Vorzugsvariante getroffen werden, die Grundlage für die weitere Planung sein soll. Es sind keine endgültigen Ausbauplanungen.

Für das durchzuführende Planfeststellungsverfahren ist diese Planung hinsichtlich ihrer Aussagekraft zu konkretisieren. Bei dieser Konkretisierung der Planung können alle nun eingebrachten Änderungs- und Ergänzungswünsche berücksichtigt werden.

Die eingebrachten Änderungs- bzw. Ergänzungsanträge beinhalten die Planung einer P+R Anlage am Bonner Verteilerkreis und eine weitere Verlängerung der Stadtbahn über Rondorf bis nach Meschenich.

Die P+R Anlage wird in der weiteren Konkretisierung der Planung berücksichtigt, wie bereits im Beschlussvorschlag der Vorlage und im dazugehörigen Erläuterungstext angesprochen. Die P+R Anlage soll zeitgleich mit der 3. Baustufe der Stadtbahn realisiert werden. Es muss jedoch eine Detailuntersuchung z.B. über die genaue Lage der P+R Anlage und deren Kapazität durchgeführt werden. Diese Untersuchung soll zeitnah erfolgen. (vgl. hierzu auch die ergänzende Stellungnahme zur Beschlussvorlage, Anlage 2)

Für die Verlängerung der Stadtbahn über Rondorf nach Meschenich hat die Verwaltung eine umfangreiche Untersuchung erstellt, die bereits 1998 vom Stadtentwicklungsausschuss, vom Ausschuss Tiefbau und Verkehr und der Bezirksvertretung Rodenkirchen beraten und beschlossen wurde. Die weitere Verlängerung der Stadtbahn ist bei der nun vorgelegten Planung für die 3. Baustufe grundsätzlich berücksichtigt.

Zu den Anträgen nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Änderungsantrag der CDU-Fraktion zur Optimierung des Ausbaus der Bonner Straße

Die CDU Fraktion beauftragt die Verwaltung auf der Grundlage der Verwaltungsvorlage die Bonner Straße auch nach der Verlängerung der Nord-Süd Stadtbahn mit vier Fahrspuren durchgehend vom Verteilerkreis bis zur Schönhauser Straße zu planen. Deshalb ist die Variante 3 der Verwaltungsvorlage der weiteren zügigen Planung zu Grunde zu legen.

Dabei sollen nicht mehr Gebäude abgerissen werden als unbedingt erforderlich. Die in der Verwaltungsvorlage dazu genannte Zahl von 19 Gebäuden kann weiter verringert werden, wenn z.B. an einigen Stellen leichte Verschwenkungen der Fahrspuren und der Gleise in Kauf genommen werden oder die Linksabbiegemöglichkeiten und U-Turns verschoben werden.

Auch durch den stellenweise Verzicht auf die durchgehenden Parkstreifen oder die vorgesehenen Breiten bei Grünstreifen, Bürgersteig und Radweg, wie er in vielen Straßen Kölns üblich ist, ist es möglich, mit deutlich geringeren Breiten als den angenommenen 40 m auszukommen und damit auf eine Reihe sonst notwendiger Hausabbrüche zu verzichten. Die Pläne sind entsprechend anzupassen.

So scheint zum Beispiel der von Süden zu nutzende U-Turn am Mathiaskirchplatz überflüssig, da man von der Cäsarstraße aus nach Süden abbiegen kann. Bei einem Verzicht könnten möglicherweise die Gebäude Nr. 261 – 267 erhalten bleiben. Ähnliches gilt für den doppelten U-Turn nördlich der Kreuzung mit dem Gürtel. Wenn er enger gefasst würde und leicht nach Süden verschoben, könnte möglicherweise eine Gebäudereihe an der Engstelle der Annastraßeneinmündung erhalten bleiben.

Ausreichender Parkraum ist auch nach dem Umbau vorzusehen. An den Plänen der Park & Ride Anlage am Kölner Verteilerkreis ist festzuhalten.

Stellungnahme der Verwaltung

Die Variante 3 beansprucht keine 40 m Fluchtlinie, wie es bei der Variante 2 der Fall ist. Die Variante 3 stellt bereits eine hinsichtlich des notwendigen Eingriffs in die Bebauung optimierte Planung dar. Der Querschnitt geht hier im Bereich zwischen Cäsarstraße und Brühler Straße auf bis zu 31 m zurück.

Bei der Planung wurden bereits Mindeststandards zugrunde gelegt:

Im nördlichen Abschnitt der Bonner Straße, der den größten Engpass aufweist, bietet die Variante 3 2,00 m breite Fußwege an. Hier ist ein erhöhtes Fußgängeraufkommen feststellbar, da zahlreiche Geschäfte vorhanden sind. Die gewählte Breite sollte deshalb nicht unterschritten werden.

Die Radwege sind in einer Breite von 1,60 m zzgl. eines Sicherheitsabstandes zum ruhenden Verkehr von 0,50 m geplant. Auch dies ist ein Mindeststandard für ein funktionsfähiges Angebot für den Radverkehr. Die Parkstreifen weisen eine Breite von 2,00 m auf.

Die Fahrspuren für den Kfz-Verkehr sind mit jeweils 3,00 m gewählt. Auch dieses Maß sollte nicht unterschritten werden, da die Bonner Straße nach wie vor eine Verkehrsbedeutung für den Kfz-Verkehr behalten wird. Die Straßenbahntrasse von 7,20 m stellt das Mindestmaß dar, das von der KVB gefordert wird.

Ein Abweichen von den Mindeststandards für Fußwege und Radwege kann nicht akzeptiert werden, da sie den technischen Regelwerken nicht entsprechen und der Zuschussgeber eine solche Neuplanung nicht fördern wird. Ein Verzicht von Parkplätzen verschlechtert die ohnehin problematische Situation für den ruhenden Ver-

kehr. Sie steht weiterhin im Widerspruch zur gleichzeitigen Forderung, ausreichenden Parkraum vorzusehen.

Durch ein Unterschreiten der Mindeststandards und ein starkes Verschwenken der Fahrbahn (und Stadtbahntrasse unter Verzicht auf Fahrkomfort) können gegebenenfalls wenige Gebäude mehr erhalten werden, allerdings nicht in nennenswertem Umfang.

Der U-Turn am Mathiaskirchplatz ist nicht für Linksabbieger aus der Cäsarstraße gedacht, sondern für Anwohner der Bonner Straße (östlich), die nach Süden fahren wollen und somit nicht verzichtbar.

Ob die Gebäude an der Einmündung der Annastraße bestehen bleiben können, müsste im Detail geprüft werden. Allerdings hätte dies eine massive Verschwenkung der Fahrbahn und der Stadtbahntrasse zur Folge. Die Verwaltung sieht daher keine Möglichkeit, die Anzahl der notwendigerweise abzureißenden Gebäude im größeren Umfang zu reduzieren.

Änderungsantrag der SPD-Fraktion

1. Die Verwaltung wird beauftragt, die Planungen der Nord-Süd Stadtbahn (3. Baustufe) von der Schönhauser Straße bis zum Verteilerkreis Köln-Süd auf der Grundlage der Variante 4 (vierspurige Lösung vom Verteilerkreis Süd bis Bayenthalgürtel und zweispurige Lösung vom Bayenthalgürtel bis Brühler Straße) unter Berücksichtigung einer P+R Anlage im Verteilerkreis Köln-Süd weiter zu verfolgen und die Planfeststellung hierfür einzuleiten.

Stellungnahme der Verwaltung

entspricht Verwaltungsvorschlag

2. Die Verwaltung wird beauftragt, nachfolgend aufgeführte Planungen ergänzend zu erstellen und der Bezirksvertretung vorzulegen:

Standortvorschlag für die P+R Anlage

Freilauende Rechtsabbiegespur von der Militärringstraße in die Bonner Straße nördliche Richtung

Freilauende Rechtsabbiegespur von der Bonner Straße in westliche Richtung in die Militärringstraße

Planung und planungsrechtliche Sicherung der Trasse für die Weiterführung der Nord-Süd Stadtbahn vom Bonner Verteiler über Rondorf nach Meschenich

Vorlage eines Gesamt-Gestaltungskonzeptes für den Planungsbereich Bonner Straße/Schönhauser Straße/Brühler Straße zwischen nördlicher und südlicher Marktstraße

Planungen für den weiteren Ausbau des Bischofweges/nördliche Marktstraße, 2. Baustufe

Stellungnahme der Verwaltung

Die Planungen für die P+R Anlage werden zeitnah erfolgen. Die Planungen für die Trassensicherung einer Verlängerung der Stadtbahn nach Meschenich liegen vor und wurden bereits 1998 von der Bezirksvertretung Rodenkirchen beschlossen. Im Zusammenhang mit den Beratungen zur integrierten Raumanalyse für den Kölner Süden wurde die Planung im Dezember 1999 in ihren wesentlichen Teilen nochmals bestätigt.

Die freilaufenden Rechtsabbieger sollen bei der weiteren Konkretisierung der Planung überprüft werden. Es muss jedoch bereits darauf hingewiesen werden, dass hierdurch Landschaftsschutzgebiete betroffen sind. Eine Umsetzung wird hierdurch wesentlich erschwert.

Ein Gesamtkonzept für den Bereich Bonner Straße/Schönhauser Straße soll erstellt werden. Eine entsprechende Aussage ist im Erläuterungstext der Beschlussvorlage für den 3. Bauabschnitt enthalten.

In diesem Zusammenhang soll auch der weitere Ausbau des Bischofsweges/nördliche Marktstraße weiter beplant werden.

3. Beibehaltung der Linie 106

Stellungnahme der Verwaltung

Mit Inbetriebnahme der Stadtbahn Bonner Straße sind die Siedlungsbereiche von Marienburg und von Bayenthal ausreichend durch den ÖPNV erschlossen. Ein weiterer Betrieb der Linie 106 ist unter betriebswirtschaftlichen Aspekten nicht sinnvoll. Diese Frage sollte aber erst später entschieden werden, da der Bau nicht kurzfristig ansteht.

4. Die Verwaltung wird beauftragt, mit der Zuschussbehörde zu vereinbaren, dass zuschussunschädlich mit dem Ankauf von Grundstücken und Gebäuden begonnen werden kann.

Stellungnahme der Verwaltung

entspricht Verwaltungsvorschlag

Änderungsantrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen zu TOP 9.2.1, Nord-Süd-Stadtbahn (3. Baustufe)

Die BV 2 beschließt die Variante 1 mit folgenden Änderungen und Ergänzungen:

1. Die Stadtbahnhaltestelle Arnoldshöhe ist so anzulegen, dass ohne Umbau eine Weiterführung der Stadtbahn nach Rondorf und Meschenich möglich ist. Hierzu sind von der Verwaltung mehrere Vorschläge der Linienführung zu

erstellen und der BV 2 sowie dem Verkehrsausschuss zum Beschluss vorzulegen.

Stellungnahme der Verwaltung

Die Verlängerung der Stadtbahn nach Meschenich ist als Option zu sehen, deren mögliche Realisierung derzeit nicht abzusehen ist. Wegen der fehlenden zeitlichen Perspektive der möglichen Verlängerung sollte eine Verknüpfung mit dem nun geplanten 3. Bauabschnitt nicht erfolgen. Die Haltestelle soll erst im Zusammenhang mit der möglichen späteren Verlängerung der Stadtbahn nach Meschenich umgebaut werden, da andernfalls die „vorläufige“ Endhaltestelle unter Umständen auf Jahrzehnte ungünstig platziert ist.

2. Es ist an der Haltestelle Arnoldshöhe ein ausreichend dimensionierter P+R-Platz in die Planung mit aufzunehmen.

Stellungnahme der Verwaltung

Die entsprechende Untersuchung wird durchgeführt. Die P+R Anlage soll zeitgleich mit dem 3. Bauabschnitt der Nord-Süd Stadtbahn realisiert werden.

3. Es wird keine separate Rechtsabbiegespur aus südlicher Richtung in die Lindenallee realisiert.

Stellungnahme der Verwaltung

Der Vorschlag bezieht sich auf die Variante 1. Sollte diese als Vorzugsvariante beschlossen werden, wird er bei der weiteren Umsetzung der Planung untersucht und ggf. berücksichtigt.

4. Die Gebäude Bonner Straße 329 – 333 müssen, das Gebäude Bonner Straße/Annastraße sollte erhalten bleiben. Dazu könnte auf die Grünstreifen in diesem Bereich verzichtet werden und die Wendespur etwas verkürzt bzw. nach Süden verlegt werden.

Stellungnahme der Verwaltung

Dieser Punkt müsste im Detail untersucht werden. Ein Erhalt der Gebäude 329 - 333 ist unter Umständen denkbar. Allerdings werden massive Verschwenkungen der Fahrbahn und der Stadtbahn verursacht, die vor allem Komforteinbußen für die Nutzer der Stadtbahn mit sich bringen. Ein Bruch in der linearen Gestaltung des Straßenraumes wird festgeschrieben. Die Verwaltung empfiehlt die Änderung deshalb nicht.

5. In dem Bereich zwischen Bonner Str. 327 bis zur Einmündung Cäsarstraße soll der vorhandene Baumbestand erhalten werden. Die Fahrbahn soll auf dem jetzigen Bereich der Parkflächen vor dem Haus verlaufen. Eventuell sind die Bäume in die Haltestelle Cäsarstraße zu integrieren.

Stellungnahme der Verwaltung

Auch dies müsste im Detail untersucht werden. Es gelten die gleichen Einschränkungen wie unter Punkt 4 genannt.

6. Der südliche Zugang zur Haltestelle Cäsarstraße wird etwas nach Norden verlegt, auf Höhe des von der Rheinsteinstraße kommenden Fußweges (gegenüber Haus Nr.311).

Stellungnahme der Verwaltung

Die Lage des Überweges erklärt sich mit der möglichen Verlängerung des Bahnsteiges auf 78 m bei Einführung der Dreifachtraktion. Eine Verschiebung des Zuganges würde diese Verlängerung verbauen, bzw. müsste zurückgenommen werden, wenn der Bahnsteig ausgebaut wird.

7. Im Bereich zwischen Cäsarstraße und Matthiaskirchplatz soll geprüft werden, ob die Gleise so gebaut werden können, dass sie im Notfall auch überfahren werden können (ähnlich wie am Gotenring in Deutz).

Stellungnahme der Verwaltung

Die Lösung scheidet aus, da sie nicht mit den Förderrichtlinien für den Stadtbahnbau im Einklang steht.

8. Am Matthiaskirchplatz werden nördlich und vor allem südlich der Einmündung Fußgängerquerungen errichtet, die Querungen sollen nicht in Form eines „Z“ gebaut werden.
9. Am Mathiaskirchplatz wird von Norden aus eine Wendemöglichkeit eingerichtet.

Stellungnahme der Verwaltung

Die Punkte 8 und 9 werden gemeinsam betrachtet. Fußgängerquerungen sowohl nördlich wie auch südlich der Einmündung Mathiaskirchplatz können nicht realisiert werden, da der erforderliche Platz (südlich) nicht vorhanden ist. Selbst bei Verzicht auf die südliche Wendefahrt kann hier keine Fußgängerquerung eingerichtet werden, da hierfür zwischen Gleiskörper und Fahrbahn Aufstellflächen für Fußgänger angeboten werden müssen. Der Platzbedarf hierfür beläuft sich auf 2 x 2,20 m und ist somit höher als die Einsparung bei Verzicht auf die Wendefahrt (3,00 m). Die nördliche Wendemöglichkeit kann nur unter Verzicht auf die Fußgängerquerung ermöglicht werden. Fußgänger müssten dann auf die Querung im Bereich der Brühler Straße ausweichen. Wegen der Umwegempfindlichkeit der Fußgänger kann dies nicht befürwortet werden.

10. Für den Kreuzungsbereich Bonner Straße/Schönhauser Straße/Marktstraße/Brühler Straße wird ein städtebaulicher Planungswettbewerb ausgeschrieben. Dieser Wettbewerb soll auch die Großmarkthalle mit einschließen. Grundlage für die Auslobung des Wettbewerbes ist das ESIE.

Stellungnahme der Verwaltung

Der Kreuzungsbereich ist insgesamt aufzuwerten. Dies wird bereits in der Beschlussvorlage zum 3. Bauabschnitt angesprochen und entspricht somit der Absicht der Verwaltung. In welchem Umfang und mit welchem Instrumentarium (Städtebaulicher Planungswettbewerb) dieser Planungsschritt verfolgt wird, ist unabhängig von der Realisierung der 3. Baustufe der Stadtbahn Bonner Straße zu entscheiden.

Gemeinsamer Änderungsantrag der FDP/KBB in der Bezirksvertretung Rodenkirchen

Die FDP folgt dem Verwaltungsvorschlag zu Ziffer 1 mit der Änderung: „einer P+R Anlage am Verteilerkreis Köln-Süd“ (statt im Verteilerkreis).

Ziffer 2 des Beschlussvorschlages wird zugestimmt.

Stellungnahme der Verwaltung

Für die P+R Anlage am/im Verteilerkreis Köln-Süd soll eine gesonderte Planung erstellt werden, die nicht Gegenstand der jetzt vorgelegten Überlegungen ist (vgl. Erläuterungsbericht). Mehrere Möglichkeiten für eine P+R Anlage werden untersucht, eine davon ist ein Parkhaus im Verteilerkreis.

Zusätzliche Forderungen der FDP

- a) Im Streckenabschnitt der Bonner Straße zwischen Einmündung der Brühler Straße und der Cäsarstraße sind beidseitig separate Fahrradwege vorzusehen (wie im gesamten übrigen Verlauf der Bonner Straße!)

Stellungnahme der Verwaltung

Für die Anlage separater Radwege zwischen Brühler Straße und Cäsarstraße reicht der zur Verfügung stehende Raum nicht aus. Der gewählte Schutzstreifen stellt ein adäquates Angebot für den Fahrradverkehr dar. Radwege werden überwiegenden in den Bereichen der vierspurigen Bonner Straße angeboten.

- b) Die Verwaltung hat sicherzustellen, dass bis zum Beginn der Bauarbeiten der 3. Baustufe der Stadtbahn auf der Bonner Straße, der restliche vierspurige Ausbau der Rheinuferstraße zwischen Bayenthalgürtel und Militärringstraße fertig gestellt ist.

Stellungnahme der Verwaltung

Die Verwaltung geht davon aus, dass der Ausbau der Rheinuferstraße vor Baubeginn der 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn abgeschlossen ist.

- c) Die Ziffern 2 + 3 des SPD-Vorschlags werden übernommen.